Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.



DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX Warszawa, 28 października 1937 r. Nr 48.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze, oraz przedruk Ustawy o Święcie Niepodległości w dniu 11 listopada.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Dróg Kołowych.

CZĘŚĆ C.

DZIAŁ DRÓG KOŁOWYCH.

426.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 21 sierpnia 1937 r. Nr 223 w sprawie odległości od dróg publicznych kuźni i innych budynków nie ogniotrwałych posiadających duże paleniska.

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 17 października 1925 r., wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych oraz Przemysłu i Handlu (Dz. U. R. P. Nr 109, poz. 778) na zasadzie art. 15 ustawy z dn. 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 89, poz. 656) przewiduje w § 1, że najmniejsza wymagana w interesie drogi publicznej odległość wszelkiego rodzaju kuźni od górnego zewnętrznego brzegu rowu lub od stopy nasypu powinna wynosić 6 m.

W stosunku do kuźni, położonych w budynkach nie ogniotrwałych w granicach gmin wiejskich, przy drogach publicznych, przy których

nowe budynki powinny być wznoszone wogóle w odległości co najmniej 3,5 m, ogrodzenia zaś w odległości co najmniej 0,75 m od brzegu rowu lub stopy nasypu drogowego (art. 15 powołanej już ustawy o przepisach porządkowych na drogach publicznych oraz art. 265 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 202), odiegłość sześciometrowa kuźni od górnego zewnętrznego brzegu rowu lub stopy nasypu drogi, może okazać się niewystarczająca w związku z wymaganiami art. 281 wymienionego rozporządzenia o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli, gdyż ten artykuł przepisuje, aby odległość kuźni od granicy sąsiadów, jak i od wszelkich innych budynków, wynosiła co najmniej 30 m. Ponieważ zaś budynki po przeciwnej stronie drogi niż kuźnia, mogą być zbudowane w odległości 3,5 m od górnego zewnętrznego brzegu rowu lub od stopy nasypu drogowego, przeto odległość kuźni musi być tak wyznaczona, aby była zachowana nie tylko odległość 6 m od najbliższego od strony kuźni górnego brzegu rowu lub od stopy nasypu drogi, ale również odległość 30 m od linii, wytkniętej po przeciwnej, niż kuźnia, stronie drogi i biegnącej w odległości 3,5 m od górnego zewnętrznego brzegu rowu lub od stopy nasypu drogowego.

Niniejszy okólnik odnosi się również do wszystkich innych budynków nie ogniotrwałych, wymienionych w art. 281 rozporządzenia o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli, a przeznaczonych na suszarnie owoców, konopi, wędzarnie z urządzeniem wewnętrznym nie ogniotrwałym, i wogóle do budynków posiadających duże paleniska, jeżeli kuźnie i inne budynki wyszczególnione nie zostały wzniesione przed wejściem w życie powołanego na wstępie rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dn. 17.X. 1925 r. o przepisach co do odległości od dróg publicznych i co do ścieków przydrożnych oraz wyżej powołanego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli i jeżeli nie znajdą się w obrębie gmin miejskich oraz uzdrowisk, uznanych za posiadające charakter użyteczności publicznej.

Z chwilą ogłoszenia niniejszego okólnika wydanego w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych tracą moc obowiązującą okólniki Nr XI-4071 z dnia 11 lutego 1931 r. w sprawie kuźni i innych budynków nie ogniotrwałych o większych paleniskach przy drogach publicznych i Nr XI-3077 z dnia 18 sierpnia 1932 r. w sprawie odległości kuźni od dróg publicznych.

Nr DR—42—2/1.

427.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 21 sierpnia 1937 r. Nr 224 w sprawie dróg publicznych w obrębie osiedli.

W sprawie budowy i utrzymania dróg publicznych w obrębie osiedli, zarządzam w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych co następuje:

A. Koszty budowy i utrzymania:

1. Na podstawie ustępu drugiego art. 1 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1921 r. Nr 6, poz. 32) budowa i utrzymanie ulic i placów w obrębie miast, osad miejskich, uzdrowisk i zdrojowisk należy do obowiązków właściwego samorządu gminnego, bez względu na to, czy osiedla te są wydzielone, czy też nie wydzielone z powiatowych związków samorządowych.

W myśl powyższego ulice te i place, jako drogi gminne, powinny znajdować się w administracji wymienionych osiedli, które powinny je na własny koszt budować i utrzymywać, o ile nie stanowią inaczej przepisy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli (Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 202), ze zmianami wskazanymi w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 grudnia 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 86, poz. 663), w artykule 11 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 110, poz. 976) i w ustawie z dnia 14 lipca 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 405).

2. Jeżeli przez miasto wydzielone lub niewydzielone z powiatów lub przez osady miejskie i uzdrowiska przechodzą drogi państwowe, wojewódzkie lub powiatowe, to koszty budowy i utrzymania odcinków tych dróg w granicach tych osiedli, zgodnie z ustępem drugim art. 20 ustawy drogowej z 10.XII. 1920 r., ponosi Skarb Państwa, lub właściwy związek samorządowy (wojewódzki lub powiatowy), jeżeli te odcinki przed wejściem w życie wymienionej ustawy drogowej nie były utrzymywane przez miejscowe gminy. Jednakowoż w myśl ustępu pierwszego art. 174 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie budowlanym w brzmieniu ustalonym ustawą z dnia 14 lipca 1936 (Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 405), koszty te obciążają Skarb Państwa, albo związek samorządowy wojewódzki lub powiatowy, tylko w wysokości przeciętnych kosztów budowy lub utrzymania tych dróg poza granicami osiedli. Skarb Państwa lub odnośny związek samorządowy nie ma zatem obowiązku pokrywania kosztów takich urządzeń, które są potrzebne lub niezbędne na ulicach, jak: chodniki, krawężniki, kosztowne ulepszone nawierzchnie, nawierzchnie na szerokości większej niż szerokość przyjęta dróg poza osiedlami, instalacje oświetleniowe, wodociągowe, kanalizacyjne itp., których to urządzeń nie posiadają drogi poza osiedlami.

B. Administracja.

1. Ze względu na potrzebę zaopatrywania odcinków dróg państwowych w obrębie miast wydzielonych z powiatowych związków samorządowych w nawierzchnie typu odpowiedniego

dla miast, oraz ze względu na konieczność wykonywania przy tym robót, w których kosztach Państwo nie jest obowiązane uczestniczyć, należy odcinki dróg państwowych w obrębie granic tych miast przekazać w myśl art. 13 ustawy drogowej odnośnym gminom, jeżeli to dotychczas jeszcze nie nastąpiło. Przekazanie gminom miejskim odcinków tych dróg powinno nastąpić po porozumieniu się z nimi co do warunków przejęcia.

Gminy miejskie, wydzielone z powiatowych związków samorządowych, powinny również, po porozumieniu się z właściwymi związkami samorządowymi, objąć w swoją administrację odcinki dróg wojewódzkich i powiatowych, położone w granicach miast, tam gdzie to dotychczas jeszcze nie nastąpiło.

2. W miastach niewydzielonych z powiatowych związków samorządowych, w osadach miejskich i w uzdrowiskach mogą wojewodowie i właściwe związki samorządowe (wojewódzkie lub powiatowe) przekazywać gminom miejskim i uzdrowiskom odcinki dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych, położone w ich obrębie, jeżeli zarządy tych osiedli mają odpowiedni personel techniczny i dają gwarancję, że odcinki te będą odpowiednio budowane i utrzymywane. W razie przeciwnym, odcinki te powinny być i nadal utrzymywane przez zarządy dróg państwowych, wojewódzkich lub powiatowych. Przekazanie gminom miejskim i uzdrowiskom odcinków dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych może nastąpić po porozumieniu się z nimi co do warunków przejęcia wzmiankowanych dróg.

Z chwilą ogłoszenia niniejszego okólnika tracą moc obowiązującą:

a) okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 5 grudnia 1921 r. Nr XII-908 w sprawie dróg państwowych wojewódzkich i powiatowych w obrębie miast, [1])

b) okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 21 stycznia 1929 r. Nr XII-30 w sprawie dróg państwowych wojewódzkich i powiatowych w obrębie miast, [2])

c) okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 2 sierpnia 1929 r. Nr XII-428 w sprawie budżetowania pozycyj preliminarzy miejskich na utrzymanie dróg w obrębie miast niewydzielonych. [3])

Nr DR—53—4/1.

---

[1]) (Zbiór ustaw i rozporządzeń inż. M. Nestorowicza, Tom I str. 68).

[2]) (Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych inż. M. Nestorowicza, Tom IV str. 408).

[3]) (Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych inż. M. Nestorowicza, Tom IV str. 413).

428.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 21 kwietnia 1937 r. Nr 225 w sprawie bezpieczeństwa publicznego przy naprawie dróg i mostów oraz w sprawie objazdów podczas robót drogowych.

Artykuł 13 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 89, poz. 656) nakłada na zarząd drogowy, wykonywający naprawę dróg publicznych i mostów, obowiązek zostawiania wolnej przestrzeni, potrzebnej do przejścia przynajmniej jednego pojazdu a jeżeli to jest niemożliwe, urządzania objazdu tymczasowego.

Zwracając uwagę zarządów drogowych i kierownictw robót, wykonywających roboty we własnym zarządzie, bądź też dozorujących wykonania robót przez przedsiębiorców, na mogące powstawać utrudnienia w komunikacji, a nawet niebezpieczeństwo ruchu kołowego wskutek braku odpowiedniego objazdu, podaję następujące wskazówki obowiązujące przy wykonywaniu objazdów miejscowych na szlakach nie zamkniętych do ruchu w czasie robót.

1) W razie wykonywania robót na całej szerokości jezdni należy bezwarunkowo pozostawić wolne do ruchu kołowego jedno z poboczy, nie umieszczając na nim żadnych materiałów, maszyn ani narzędzi; jeżeli brzegiem korony drogi są przeprowadzone przewody teletechniczne, należy pozostawić do ruchu pobocze wolne od słupów, drugie zaś pobocze przeznaczyć na składanie materiałów.

2) Jeżeli szerokość pobocza jest niedostateczna, a rodzaj robót nie pozwala na prowadzenie ich na połowie jezdni z pozostawieniem drugiej połowy wolną, to należy urządzić objazd poza koroną drogi. Objazd taki powinien być dodatkowy urządzony również w tym przypadku, gdy odcinek, na którym są prowadzone roboty, jest długi, a ożywiony ruch pojazdów z powodu niemożności mijania i wyprzedzania na wąskim poboczu, mógłby doznawać utrudnienia. Objazd powinien być w takim razie przeznaczony do ruchu w innym kierunku niż pobocze.

3) Długość objazdu, ze względu na swobodę ruchu, powinna być jak najmniejsza; wobec tego odcinek drogi zamknięty do ruchu zależnie od rodzaju wykonywanych robót, powinien być również jak najkrótszy i jeżeli się pozostawia wolne do ruchu tylko pobocze, to o ile możności nie powinien być dłuższy niż 300 m.

4) Na odcinkach dróg, na których odbywa się regularna komunikacja samochodowa (autobusowa), objazdy powinny być urządzone w taki sposób, aby ruch samochodów (autobusów) nie doznawał żadnych przeszkód ani większych opóźnień wskutek objazdów urządzonych nieodpowiednio lub odbiegających zbyt daleko od kierunku naprawianego odcinka drogi.

5) W razie urządzenia objazdu poza rowem należy dbać przede wszystkim o należyty zjazd z drogi. W związku z właściwościami gruntu

oraz ilością opadów atmosferycznych zwykłe zasypanie rowu ziemią może być często niedostateczne, a zjazd urządzony w ten sposób na gruntach ciężkich i namokłych może być do przejścia pojazdów ciężkich trudny i niebezpieczny.

Jeżeli właściwości gruntu nie pozwalają na urządzenie niewzmocnionego zjazdu, należy starać się o jego wzmocnienie darnią, piaskiem, żwirem lub faszyną. W pewnych przypadkach tymczasowe zabrukowanie zjazdu lub urządzenie mostku na rowie może okazać się koniecznym.

6) Zjazd z drogi na objazd nie powinien być urządzony na spadku większym, niż na to pozwala rodzaj kursujących po drodze pojazdów, oraz materiał, z jakiego zjazd jest zbudowany. Należy się starać, aby spadek jego nie był większy niż 10% i odpowiednio do tego należy podsypać zjazd lub zrobić wykop za rowem.

7) Biorąc pod uwagę, że nie zachodzi potrzeba, aby na zjeździe pojazdy wymijały się lub wyprzedzały, szerokość zjazdu ma być dostateczna do swobodnego przejazdu jednego pojazdu, a więc powinna wynosić przynajmniej 4 m.

8) Zjazd powinien być tak założony, aby przejazd z drogi na objazd nie wymagał gwałtownego skrętu pojazdów pod kątem prostym. Bruk i mostki na zjazdach powinny być ułożone pod kątem do osi drogi nie większym niż 60°, jeżeli zaś są ułożone prostopadle do osi drogi, to szerokość ich powinna być odpowiednio większa.

9) Rodzaj robót, wykonywanych na objeździe, należy dostosować do czasu, w ciągu którego objazd ma służyć do ruchu. Podczas robót na jezdni trwających niedługo, jak: naprawa, smołowanie lub asfaltowanie, układanie kostki na piasku itp., roboty na objeździe należy ograniczyć do najniezbędniejszych, jak: usunięcie nierówności, odprowadzenie wody itp. Jeżeli objazd ma służyć przez czas dłuższy, jak np. podczas przebudowy drogi, budowy ciężkiej nawierzchni itp., a właściwości gruntu nie zapewniają należytego stanu objazdu bez wykonania na nim robót dodatkowych, to należy przygotować objazd do ruchu stosując żwirowanie, faszynowanie, tymczasowe brukowanie, wyłożenie dyliną itp. Wykonywanie na objeździe robót mogących zmienić właściwości gruntu uprawnego, jak np. żwirowanie, należy stosować tylko wyjątkowo, po zawarciu odpowiedniej umowy z właścicielem gruntu.

Jeśli objazd nie może być urządzony na terytorium sąsiadującym z drogą, to pod objazd można zająć rów, pokrywając go dylami, ułożonymi na legarach biegnących wzdłuż rowu.

10) Objazdy dłuższe powinny być odpowiednio znaczone strzałkami kierunkowymi, wiechami lub pobielonymi tykami, ustawionymi w niezbyt wielkiej od siebie odległości. Jeżeli objazd nie jest widoczny na całej długości przejazdu po nim, co może się zdarzyć w okolicach lesistych, zabudowanych lub nierównych, to ruch jednokierunkowy na objeździe należy odpowiednio regulować zapomocą sygnalizacji wzrokowej, dźwiękowej itp. Przy wjeździe na objazd jednokierunkowy pierwszeństwo wjazdu należy oddawać pojazdom mechanicznym przed pojazdami konnymi.

11) Roboty na odcinkach, które podlegają zamknięciu należy rozpocząć nie wcześniej jak po całkowitym przygotowaniu potrzebnych materiałów i po dostawieniu niezbędnych maszyn i narzędzi, tak aby rozpoczęte roboty mogły być prowadzone z jak największym pośpiechem. Nie dozwala się zamykać drogi przed urządzeniem objazdu, otwarcie jej zaś do ruchu powinno nastąpić niezwłocznie po ukończeniu robót, tak aby czas trwania utrudnień w ruchu był jak najkrótszy.

12) W miejscach zjazdów z drogi na objazd powinny być ustawione na drodze widoczne zdala rogatki opatrzone odpowiednimi znakami drogowymi należycie oświetlonymi w nocy.

13) Jeżeli w wyjątkowych przypadkach, np. w razie zerwania mostu, okaże się niemożebnym natychmiastowe urządzenie objazdu, to prócz obwieszczeń i zawiadomień obowiązujących przy przerwach ruchu należy donieść o przerwie ruchu Ministerstwu Komunikacji, w myśl zarządzenia z dnia 17 grudnia 1936 r. Nr DR-48/143 o rejestrowaniu przerw i ograniczeń w komunikacji na drogach publicznych (Dz. Urz. Min. Kom. Nr 69, poz. 356).

14) W razie wykonywania robót przez przedsiębiorcę należy zobowiązać go umową do urządzania i utrzymywania objazdów w stanie dogodnym i bezpiecznym do ruchu w myśl wskazówek podanych wyżej.

15) Kontrolę objazdów należy włączyć do czynności organów Urzędów Wojewódzkich sprawujących inspekcję.

16) Ogólną zasadą, którą organy służby drogowej winny się kierować przy urządzaniu objazdów jest, aby korzystający z drogi mieli jak najmniej utrudnień na objeździe. Służba drogowa powinna przeto dbać zarówno o stan objazdu, jak i o znaki drogowe, nadto należy ją pouczyć, aby w koniecznych przypadkach przychodziła z pomocą przejeżdżającym i była dla nich uprzejma.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą:

a) okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr XI-1871 z dnia 11 lipca 1924 r. w sprawie bezpieczeństwa publicznego przy naprawie dróg i mostów (Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych inż. M. Nestorowicza tom II str. 196);

b) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr DR-9-2/1 z dnia 26 stycznia 1935 r. w sprawie jak wyżej (Dz. Urz. M. K. Nr 5, poz. 29);

c) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr DR-49-2/1 z dnia 29 kwietnia 1936 r. w sprawie objazdów podczas robót drogowych.

Nr DR—48—1/1.

429.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 12 kwietnia 1937 r. Nr 226 w sprawie doniesień służby drogowej o przekroczeniach przepisów porządkowych na drogach publicznych.

Na podstawie art. 19 ustawy z dnia 7.X. 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 89, poz. 656) — zaprzysiężona służba drogowa jest obowiązana do czuwania nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach publicznych.

W związku z tym, aby ułatwić służbie drogowej sporządzanie doniesień swojej władzy przełożonej o osobach winnych przekroczenia przepisów powołanej na wstępie ustawy oraz przepisów na jej podstawie wydanych — wprowadza się książeczki doniesień według załączonego wzoru Nr 1. Książeczki te należy wydać tym wszystkim funkcjonariuszom służby drogowej, którzy posiadają legitymację, upoważniającą do czuwania nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach publicznych, a przy wykonywaniu swych obowiązków noszą przepisane odznaki służbowe.

Wzory doniesień Nr 1 były dotychczas używane i powinny być używane nadal aż do wyczerpania posiadanego zapasu druków. Jednak już na rok 1938 Ministerstwo Komunikacji, stosownie do porozumienia z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych przygotowuje nowe książeczki doniesień według załączonego wzoru Nr 2, który jest całkowicie dostosowany do wzoru doniesienia, przewidzianego w instrukcji do prawa o wykroczeniach, oraz do postępowania karno-administracyjnego (Dz. U. M. S. Wewn. z 1933 r. Nr 17, poz. 255). Nowe wzory doniesień wymagają zebrania daleko większej ilości danych o sprawcy przekroczenia; jednak niemożność ustalenia pewnych danych, wymienionych we wzorze, jak np. zawód, stan rodzinny, stosunki majątkowe, naruszony przepis prawny itp., nie może w żadnym razie uwalniać od sporządzenia doniesienia i skierowania go do władz administracyjnych dla ukarania sprawcy przekroczenia.

Doręczając funkcjonariuszom służby drogowej książeczki doniesień, należy ich pouczyć o sposobie wypełniania rubryk, zwracając uwagę na konieczność czytelnego wpisywania danych, oraz dać im wskazówki, jak sporządzone przez nich doniesienia mają kierować do powiatowych zarządów drogowych. Zaznacza się, że doniesienia należy wypełniać w dwóch egzemplarzach przez kalkę: jeden egzemplarz pozostaje w książeczce doniesień, drugi zaś, przesłany do powiatowego zarządu drogowego, należy przesłać następnie do właściwych władz administracyjnych I instancji. Przed tą czynnością powiatowy zarząd drogowy powinien zbadać treść doniesienia i wyzyskać sposobność do odpowiedniego pouczenia służby drogowej, jeżeli w doniesieniu będą zauważone braki.

Zaznaczam, że dla kontrolerów ruchu przygotuje się na rok 1938 książeczki doniesień według wzoru odpowiadającego wzorowi Nr 2, dotychczasowych zaś druków doniesień powinni kontrolerzy ruchu używać aż do wyczerpania zapasów.

Z chwilą ogłoszenia niniejszego okólnika traci moc obowiązującą okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 5.X. 1923 r. Nr XI-2819 w sprawie książeczek doniesień o przekroczeniach przepisów porządkowych na drogach publicznych.

Nr DR—125—1/2

Okładka wzoru Nr. 1 **Załącznik** do okólnika Nr 226

KSIĄŻKA DONIESIEŃ

Nr ....

o przekroczeniach przepisów
porządkowych

NA DROGACH PUBLICZNYCH

Wydana ....
(imię i nazwisko)

....
(stanowisko służbowe)

M. K. Nr 92 — Koł.
Ks. donies. sł. drog. o przekr. przep. porz.

Odpisy doniesień pozostają dla kontroli w książce.

Książkę po jej wypełnieniu przechowuje Zarząd Drogowy w ciągu 3 lat.

Drukarnia Państwowa nr 93865. 27.X.37.

Karta 1-sza wydzierana — Wzór Nr 1.

KSIĄŻKA Nr ....

Doniesienie Nr ....

Dnia .... 19...... r. na drodze

....

(kategoria drogi i jej nazwa)

.... na kilometrze ....

dopuszczono się przekroczenia przepisów porządkowych na drogach publicznych (wymienić możliwie szczegółowo rodzaj przekroczenia i szkody) ....

....

....

....

....

Nazwisko, imię i adres
sprawcy przekroczenia: ....

....

Wysokość wyrządzonych strat: ....

....

Nazwiska i adresy świadków: ....

....

....

....

Podpis funkcjonariusza drogowego i świadków

....

....

.............................., dn. .... 19...... r.

Przesyła się do Powiatowego Zarządu Drogowego

w ....

M. K. Nr 92 — Kol.

Ks. donies. sł. drog. o przekr. przep. porz:

POWIATOWY ZARZĄD DROGOWY

w ....

Nr ....

dn. .... 19...... r.

Do Pana Starosty

w ....

Umieszczone na odwrotnej stronie doniesienie przedstawiam Panu Staroście z prośbą o pociągnięcie do odpowiedzialności karnej, w myśl istniejących przepisów ....

który dopuścił się przekroczeń wymienionych w doniesieniu.

Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego

....

(podpis)

Karta 2-ga stała

Wzór Nr 1.

KSIĄŻKA Nr ....

Doniesienie Nr ....

Dnia .... 19...... r. na drodze

....
(kategoria drogi i jej nazwa)

.... na kilometrze ....

dopuszczono się przekroczenia przepisów porządkowych na drogach publicznych (wymienić możliwie szczegółowo rodzaj przekroczenia i szkody) ....

....

....

....

....

Nazwisko, imię i adres sprawcy przekroczenia: ....

....

Wysokość wyrządzonych strat: ....

....

Nazwiska i adresy świadków: ....

....

....

....

Podpis funkcjonariusza drogowego i świadków

....

....

...., dn. .... 19...... r.

Przesyła się do Powiatowego Zarządu Drogowego

w ....

M. K. Nr 92 — Koł.

Ks. donies. sł. drog. o przekr. przep. porz.

Okładka wzoru Nr 2 **Załącznik** do okólnika Nr 226

KSIĄŻKA DONIESIEŃ

Nr.....................

o przekroczeniach przepisów porządkowych

NA DROGACH PUBLICZNYCH

Wydana ....
(imię i nazwisko)

....
(stanowisko służbowe)

M K. Nr 92—Koł
Ks. donies. sł. drog. o przekr. przep. porz.

Odpisy doniesień pozostają dla kontroli w książce.

Książkę po jej wypełnieniu przechowuje Zarząd Drogowy w ciągu 3 lat.

Drukarnia Państwowa nr 93865.

Karta 1-sza wydzierana **Wzór Nr 2**

....
(oznaczenie władzy lub organu urzędowego)

....

.... dn. .... 193 ..... r.

Doniesienie Nr ....

K S I Ą Ż K A Nr ....

1. Imię i nazwisko sprawcy czynu ....
   imiona rodziców ....
   wyznanie, stan rodzinny ....
2. Wiek sprawcy czynu pełnoletniego, nieletniego (art. 6 prawa o wykr.) na podstawie oświadcz. czy dokumentu ....
3. Zawód ....
4. Stosunki majątkowe (źródła utrzymania itp.) ....
5. Miejsce zamieszkania (adres) ....
6. Opis czynu w streszczeniu (data, miejsce, rodzaj czynu itp.)
   ....
7. Naruszony przepis prawny ....
8. Imiona i nazwiska świadków i miejsce ich zamieszkania ....
9. Sposób ujawnienia wykroczenia (czy doniesienie opiera się na własnym spostrzeżeniu donoszącego, czy też na innych danych, mianowicie jakich) ....
10. Dowody rzeczowe ....
11. Dane dodatkowe ....

....
(imię i nazwisko, stopień służbowy sporządzającego doniesienie)

U w a g a: W rubryce 11 umieszcza się dane o dotychczasowym zachowywaniu się sprawcy, zachowaniu się po spełnieniu wykroczenia, stosunku do pokrzywdzonego (najbliższy, bliski), czy i kto podżegał sprawcę do popełnienia wykroczenia, wysokość szkody itp.

M. K. Nr 92—Kol.

Ks. donies. sl. drog. o przekr. przep. porz.

Do

....

....

w ....



....
(podpis kierownika urzędu)

Nr ....

Dnia .... 193 ..... r.

Karta 2-ga stała

Wzór Nr 2

....

(oznaczenie władzy lub organu urzędowego)

....

.... dn. .... 193 .... r.

KSIĄŻKA Nr ....

Doniesienie Nr ....

1. Imię i nazwisko sprawcy czynu ....
   imiona rodziców ....
   wyznanie, stan rodzinny ....
2. Wiek sprawcy czynu pełnoletniego, nieletniego (art 6 prawa o wykr.) na podstawie oświadcz. czy dokumentu ....
3. Zawód ....
4. Stosunki majątkowe (źródła utrzymania itp.) ....
5. Miejsce zamieszkania (adres) ....
6. Opis czynu w streszczeniu (data, miejsce, rodzaj czynu itp.

....

7. Naruszony przepis prawny ....
8. Imiona i nazwiska świadków i miejsce ich zamieszkania ....
9. Sposób ujawnienia wykroczenia (czy doniesienie opiera się na własnym spostrzeżeniu donoszącego, czy też na innych danych, mianowicie jakich) ....
10. Dowody rzeczowe ....
11. Dane dodatkowe ....

....

(imię i nazwisko, stopień służbowy sporządzającego doniesienie)

Uwaga: w rubryce 11 umieszcza się dane o dotychczasowym zachowywaniu się sprawcy, zachowaniu się po spełnieniu wykroczenia, stosunku do pokrzywdzonego (najbliższy, bliski), czy i kto podżegał sprawcę do popełnienia wykroczenia, wysokość szkody itp.

M. K. Nr 92—Kot.

Ks. donies. st. drog. o przekr. przep porz.

430.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 marca 1937 r. Nr 227 w sprawie gospodarki kamieniem polnym (narzutowym).

Ministerstwo Komunikacji zauważyło, że ceny płacone za 1 m^3 kamienia polnego (narzutowego), nie są jednakowe nie tylko w różnych województwach, ale i w różnych powiatach tego samego województwa.

Zdając sobie sprawę, że na kształtowanie tych cen wpływać mogą najróżnorodniejsze czynniki, jak: koszt przewozu kołowego i kolejowego, gatunek skały, rozmiar brył kamienia, zasobność w kamień danej miejscowości, sposób dobywania (kamień zbierany — kopany), podaż i popyt, warunki drożyźniane, sposób dostawy (bezpośrednio od ludności czy też od przedsiębiorców), zubożenie ludności (bezrobotni, bezrolni) itp., wreszcie współzawodnictwo często bezwiedne trzech głównych odbiorców kamienia narzutowego, jakimi są: urzędy wojewódzkie, samorządy i Polskie Koleje Państwowe, Ministerstwo jest zdania, że część tych czynników da się unormować, oraz że można osiągnąć pewne wyrównanie cen:

a) przez interwencję wymienionych wyżej odbiorców (urzędy wojewódzkie, samorządy i P. K. P.), kiedy idzie o obniżkę wygórowanych cen;

b) przez unikanie o ile można zakupywania kamienia nieobrobionego od pośredników (firm).

Do osiągnięcia tego celu konieczne jest ścisłe współdziałanie wymienionych trzech odbiorców.

Ze względu na to Ministerstwo prosi Panów Wojewodów o zarządzenie przed decyzją zakupu: ażeby ustalono roczny program zakupu i cen na dany rok po uprzednim porozumieniu się zainteresowanych władz.

Nadto Ministerstwo uważa, że dokonywane na potrzeby Kolei zakupy tłucznia z kamienia polnego przyczyniają się do wyczerpywania zapasów tego materiału w danej miejscowości, wskutek czego potrzeby dróg kołowych nie mogą być zaspokojone.

Zapobiegając temu na przyszłość, Ministerstwo wydało zarządzenie, ażeby każda Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, po przeprowadzeniu przetargu publicznego, a przed przedstawieniem jego wyników do Ministerstwa, porozumiała się bezpośrednio z właściwym urzędem wojewódzkim, czy w danej miejscowości bywa i w jakich rozmiarach zapotrzebowanie kamienia polnego dla dróg kołowych. W razie braku kamienia polnego Dyrekcja wystąpi do Ministerstwa z wnioskiem o zastąpienie go innym materiałem.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą następujące okólniki Ministerstwa Komunikacji:

1) z dnia 15 kwietnia 1935 r. Nr DR-75-10/1,
2) z dnia 31 lipca 1935 r. Nr DR-75-10/2,
3) z dnia 31 sierpnia 1935 r. Nr DR-75-10/3 (U. N. IV. 88/96 z dnia 23.VIII. 1935 r.).

Nr DR—75—8/1.

431.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 kwietnia 1937 r. Nr 228 w sprawie pokrywania kosztów utrzymania personelu i biur powiatowych zarządów drogowych.

Dla uniknięcia niewłaściwego stosowania przepisów, na podstawie których ma być wypłacany powiatowym związkom samorządowym z funduszów państwowych udział w wydatkach na personel i biura powiatowych zarządów drogowych, przypadający na Skarb Państwa, Ministerstwo wyjaśnia co następuje:

W myśl §§ 7, 8, 18 i 25 instrukcji z dnia 11.VIII. 1928 r. (Mon. Polski Nr 202, poz. 453) oraz §§ 7, 8, 18 i 25 instrukcji z dnia 9.XI. 1929 r. (Mon. Polski Nr 298, poz. 701), zmienionych zarządzeniami Ministra Komunikacji z dnia 2.VIII. 1935 r. (Mon. Polski Nr 191, poz. 213 i 214), powiatowym związkom samorządowym mają być przekazywane kredyty z funduszów państwowych na lokal i utrzymanie biur zarządów drogowych oraz na personel techniczny i kancelaryjny tych biur w wysokości obliczonej w stosunku długości dróg utrzymywanych z kredytów państwowych, do długości wszystkich dróg publicznych, pozostających w zarządzie powiatowego związku samorządowego.

Do wydatków na urządzenie biura powiatowych zarządów drogowych i ich utrzymanie zalicza się w myśl ustępu pierwszego § 25 powołanych wyżej instrukcyj wydatki związane z dostarczeniem dla zarządu drogowego odpowiedniego lokalu z potrzebnym urządzeniem biurowym, koszty oświetlenia, opalania i utrzymania w należytym stanie tego lokalu i nabycia materiałów biurowych (przyborów do pisania, rysowania itp.) oraz wydatki związane z wynagrodzeniem pracowników kancelaryjnych i służby.

Obrachunkowi podlegają na zasadach podanych w wymienionych wyżej instrukcjach te tylko z wymienionych wyżej wydatków na administrację dróg państwowych i samorządowych, które w myśl rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 grudnia 1932 r. o sporządzaniu i ustalaniu budżetów związków komunalnych (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 11 poz. 71), powinny być pomieszczone w dziale V budżetów administracyjnych związków samorządowych.

W przypadku pomieszczenia powiatowego zarządu drogowego w budynku państwowym

kwota czynszu przypadającego za ten lokal powinna być uwględniona przy rozliczeniu wydatków.

Wszystkie wydatki wyżej wymienione, jako udział Państwa, powinny być pokrywane z kredytów przeznaczonych na ten cel w dz. 4 r. 4 § 4 budżetu Min. Kom. (P. F. D.).

W żadnym jednak wypadku nie podlegają obrachunkowi koszty związane z budową i utrzymaniem dróg gminnych, jak to już wyjaśniono w okólniku Ministerstwa Komunikacji Nr DR-77/1 z dnia 6 marca 1936 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 17 poz. 82). Nie podlegają również obrachunkowi koszty związane z wynagrodzeniem służby drogowej) nadzorców dróg i mostów, kierowców maszyn drogowych, dróżników, stróżów mostowych), które to koszty są pokrywane na innych zasadach z dz. 4 r. 4 § 1 budżetu Min. Kom. (P. F. D.").

Jednocześnie tracą moc obowiązującą:

a) okólnik Ministerstwa Robót Publiczblicznych Nr XI-339 z dnia 8 kwietnia 1930 r., w swej części drugiej, w sprawie interpretacji § 25 instrukcji z dnia 9.XI. 1929 r. (Mon. Polski Nr 298) (Zbiór Ustaw i rozporządzeń drogowych inż. M. Nestorowicz tom V str. 37),

b) okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr XI-2688 z 24 lipca 1931 r. w sprawie udziału w pokrywaniu kosztów utrzymania biur powiatowych zarządów drogowych.

Nr DR-77/2.

432.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 kwietnia 1937 r. nr 229 w sprawie konwencji międzynarodowej o ruchu samochodowym i drogowym.

W dzienniku Ustaw R. .P. nr 21 z 1930 r. pod pozycjami 177 i 179 została ogłoszona ratyfikacja ze strony Polskich dwóch międzynarodowych konwencji, zawartych w Paryżu dn. 24.IV. 1926 r., jednej dotyczącej ruchu samochodowego i drugiej dotyczącej ruchu drogowego.

Wymienione konwencje zawierają postanowienia następujące:

I) Konwencja dotycząca ruchu samochodowego zawiera przepisy normujące warunki, jakim powinien odpowiadać samochód i zadość uczynić kierowca w ruchu międzynarodowym, określa dokumenty międzynarodowe dotyczące kierowcy (Międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie) i dotyczące samochodu (Międzynarodowe świadectwo samochodowe), oraz ustanawia system drogowych znaków ostrzegawczych. Co się tyczy punktu ostatniego, to postanowienia konwencji z 1926 r. są szeroko uzupełnione w konwencji o ujednostajnieniu znaków drogowych z 1931 r. (Dz. U. R. P. nr 87 z 1934 r. poz. 793), o której mówi okólnik M. K. nr DR-116-7/1.

Konwencja dotycząca ruchu samochodowego z 1926 r. wprowadza również postanowienia o obowiązku wzajemnego udzielania sobie przez Państwa należące do konwencji wiadomości, pozwalających stwierdzić tożsamość posiadaczy międzynarodowych świadectw samochodowych lub międzynarodowych pozwoleń na prowadzenie w tych przypadkach, gdy używanie zagranicznego samochodu spowodowało poważny wypadek, lub kiedy kierowcy podlegają karze za przekroczenia przepisów ruchu, tego państwa, na którego terytorium się znajdują, a których to przepisów są obowiązani przestrzegać.

Prawo korzystania na obszarze pewnego Państwa z międzynarodowego świadectwa samochodowego i międzynarodowego pozwolenia na prowadzenie, może być przez właściwe władze tego państwa odebrane, jednak to państwo jest obowiązane podać do wiadomości państwa, które wystawiło międzynarodowe świadectwo lub pozwolenie, nazwiska, imiona i adresy osób, którym prawo korzystania z wymienionych dokumentów zostało odebrane.

Postanowienia konwencji, dotyczącej ruchu samochodowego z 1926 r. znalazły wyraz w przepisach rozporządzenia z dn. 15/I 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. nr 9, poz. 55), a w szczególności w przepisach rozdz. IX tego rozporządzenia, wobec czego w niniejszym należy je jedynie uzupełnić następującymi wskazówkami:

1) formularze międzynarodowych pozwoleń na prowadzenie i międzynarodowych świadectw samochodowych są wydrukowane staraniem i kosztem Automobilklubu Polski (Warszawa, Aleja Szucha 10), który będzie odstępował formularze Urzędom Wojewódzkim, po cenie 50 gr za egzemplarz każdego z tych dokumentów. Koszta zakupu formularzy Urzędy Wojewódzkie powinny pokrywać z kredytów na ruch pojazdów mechanicznych;

2) zarówno międzynarodowe świadectwa samochodowe, jak pozwolenia na prowadzenie należy wypełniać tylko w języku polskim, czytelnym pismem ręcznym (art. 4 i zał. D konwencji);

3) w celu dostosowania się do podziału kierowców na kategorie, określone w międzynarodowej konwencji (art. 7 i załącznik E konwencji) należy przy wystawianiu międzynarodowych pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych zaliczać do przewidzianych w konwencji kategoryj:

a) A iC — kierowców, posiadających polskie pozwolenie na prowadzenie wszelkich pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego (§ 59, pkt a) rozporządzenia z dnia 15/I 1933 r. (Dz. U. R. P. nr 9, poz. 55),

b) A — kierowców, posiadających polskie pozwolenie na prowadzenie wszelkich— z wyjątkiem motocykli — pojazdów mechanicznych, nie przeznaczonych do użytku publicznego (§ 59, pkt b tego rozporządzenia),

c) C — kierowców, posiadających polskie pozwolenie na prowadzenie nieprzeznaczonych do użytku publicznego motocykli z wózkami lub motocykli bez wózków (§ 59 pkt c i d tegoż rozporządzenia) przy czym co do pozwoleń polskich na prowadzenie motocykli bez wózków to pozwolenia te uprawniają tylko wtedy do uzyskania międzynarodowego pozwolenia na prowadzenie, jeżeli posiadacz polskiego pozwolenia na prowadzenie motocykla bez wózka ukończył lat 18,

d) A i B — kierowców, posiadających polskie pozwolenie na prowadzenie przeznaczonych do użytku publicznego pojazdów mechanicznych z wyjątkiem motocykli (§ 66, ust. (2) tegoż rozporządzenia),

c) A, B i C — kierowców, posiadających polskie pozwolenie na prowadzenie wszelkich pojazdów mechanicznych do użytku publicznego (§ 66 ust. (2) tego rozporządzenia).

W związku z zaliczeniem kierowcy do właściwej, oznaczonej w wyżej podany sposób literą kategorii (lub kategoryj), należy odcisnąć pieczęć okrągłą władzy, wydającej pozwolenie lub upoważnionej organizacji (Automobilklubu Polski i Polskiego Touring Klubu) w odpowiedniej rubryce (lub rubrykach), oznaczonej taką samą literą (lub takimi samymi literami), na str. 36 międzynarodowego pozwolenia na prowadzenie.

Międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie upoważnia wyłącznie do kierowania pojazdami mechanicznymi, kursującymi na obszarze Polski na podstawie międzynarodowych świadectw samochodowych, a nie upoważnia do prowadzenia samochodów i motocykli zarejestrowanych w Polsce (§ 86 ust. (1) rozporządzenia z dn. 15/I 1933 r.).

II) Konwencja o ruchu drogowym, ujmuje po raz pierwszy w układzie międzynarodowym sprawy ogólnego ruchu drogowego, a więc ruchu pojazdów wszelkiego rodzaju, zwierząt pociągowych, jucznych lub wierzchowych oraz ruchu pieszych. Konwencja określa tylko zasadnicze przepisy ogólnego ruchu drogowego a więc: postanawia, że każdy pojazd jadący osobno, musi mieć kierowcę (powożącego), a zwierzęta znajdujące się na drodze publicznej, muszą mieć przewodnika, normuje zasady wymijania i wyprzedzania oraz pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach, jak również określa minimum wymagań co do oświetlania pojazdów i rowerów.

Postanowienia wprowadzone przez międzynarodową konwencję dotyczącą ruchu drogowego, są zgodne z przepisami rozporządzenia z dn. 26/VI.1924 regulującego używanie i ochronę dróg (Dz. U. R. P. nr 61, poz. 611) oraz z rozporządzeniem z dn. 12/V 1930 r. o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych (Dz. U. R. P. nr 43. poz. 373), wobec czego należy jedynie dołożyć starań, aby te przepisy były przez wszystkich użytkowników dróg, wobec przyjęcia przez Państwo pod tym względem zobowiązań międzynarodowych, tym ściślej przestrzegane.

Z chwilą ogłoszenia niniejszego okólnika tracą moc obowiązującą okólniki:
nr XI-1341/30 r. z dn. 2/IV 1930 r. w sprawie konwencyj międzynarodowych o ruchu samochodowym i drogowym,
nr XI-995/31 r. z dn. 20/III. 1931 r. w sprawie wydawania międzynarodowych świadectw samochodowych i międzynarodowych pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych,
nr DR-134-2/1 z dn. 26/X 1933 r. w sprawie międzynarodowego prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Nr DR-134/1.

433.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 kwietnia 1937 r. Nr 230 w sprawie miesięcznych zapotrzebowań kredytów z działu 4 rozdziału 4 budżetu Ministerstwa Komunikacji „Państwowy Fundusz Drogowy".

W celu umożliwienia Urzędom Wojewódzkim wypłacania poborów służbie drogowej ściśle w terminach przewidzianych w umowach służbowych, Ministerstwo będzie przekazywać potrzebne na ten cel kredyty w dniach 1 do 8 każdego miesiąca. Wobec tego termin przedstawiania miesięcznych zapotrzebowań kredytów z Państwowego Funduszu Drogowego zostaje wyznaczony na dzień 25 poprzedzającego miesiąca.

Urzędy Wojewódzkie powinny tak rozłożyć wydatki w każdym miesiącu, by zostały dokonane z kredytu przekazanego na dany miesiąc przed przedstawieniem Ministerstwu zapotrzebowania na miesiąc następny.

Zapotrzebowania kredytów z P. F. D. należy przedstawiać według załączonego wzoru z powołaniem się na niniejsze zarządzenie.

Biorąc pod uwagę konieczność jak najdalej idących oszczędności, należy w zapotrzebowaniach zamieszczać jedynie wydatki niezbędne, umotywowane w rubryce 6 (określenie wydatku).

O przyznanie kredytów na wszelkie wydatki wyjątkowe, nie należące do normalnych wydatków miesięcznych, należy występować każdorazowo z oddzielnym wnioskiem wyczerpująco uzasadnionym.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą okolniki: b. Ministerstwa Robót Publicznych Nr XII-259 z dnia 21.III. 1931 roku, Ministerstwa Komunikacji Nr DR-99-1/30 z dnia 15.XI. 1934 r. Min. Kom. Nr DR-34-1/2 z dnia 17.I. 1936 roku.

Nr DR-34-1/16.

Załącznik do Okólnika Nr 230.

URZĄD WOJEWÓDZKI

w..

WYDZIAŁ KOM. BUDOWL.

ZAPOTRZEBOWANIE KREDYTÓW P. F. D.

na m.................................... 193..... r.

Paragraf	Tytuł paragrafu	Pozostałość kredytu z ubiegłego miesiąca w d. 1)	Wysokość kredytu potrzebnego na miesiąc..........	Zapotrzebowanie kredytu z uwzględnieniem pozostałości z ubiegłego miesiąca (rubr. 4 — rubr. 3)	Wyszczególnienie wydatku		UWAGI
					Określenie wydatku	Kwota	
1	2	3	4	5	6	7	8

434.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 kwietnia 1937 r. Nr 231 w sprawie opłat stemplowych przy rejestracji i koncesjonowaniu przewozów zarobkowych pojazdami mechanicznymi.

Wobec nowej wykładni ustawy o opłatach stemplowych, ogłoszonej w Nr 34 Dziennika Urzędowego Ministerstwa Skarbu z dnia 30.XII. 1936 r. poz. 1012 Nr 485, stosownie do pisma tegoż Ministerstwa z dnia 17.XII. 1936 r. Nr D. V. 50818/5/36 Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że zwolnione są od opłat stemplowych:

1) podania wnoszone w myśl rozporządzenia z dnia 15.I. 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 55), w sprawach dopuszczenia pojazdów mechanicznych do ruchu na drogach publicz-

nych i ich rejestracji, oraz podania w sprawach wydawania przewidzianych w ustawach z dn. 14. III. 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 32, poz. 336) i z dn. 22.III. 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr 32, poz. 273) koncesji na zarobkowe przewozy osób i towarów pojazdami mechanicznymi;

2) świadectwa wydawane na skutek wymienionych podań. Dotyczy to podań wniesionych po dniu 19.XII. 1936 r. i świadectw wydanych po tym terminie.

Wobec powyższego opłacie stemplowej w wysokości 5 zł podlegają jedynie:

1) Stwierdzenie przez państwowe organa bezpieczeństwa terminu wyjazdu pojazdu mechanicznego, przybyłego z zagranicy bez międzynarodowego świadectwa samochodowego;

2) podania o pozwolenie na urządzenie wyścigów pojazdów na drogach publicznych;

3) wydanie petentom pozwolenia na urządzenie wyścigów pojazdów na drogach publicznych.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą okólniki:

1) z dnia 17.VII. 1936 r. Nr DR-126-1/1,

2) z dnia 8.I. 1937 r. Nr DR-126/1.

Nr DR-126/4.

CZĘŚĆ C.

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1937 r. o Święcie Niepodległości.

Art. 1. Dzień 11 listopada, jako rocznica odzyskania przez Naród Polski niepodległego bytu państwowego i jako dzień po wsze czasy związany z wielkim imieniem Józefa Piłsudskiego, zwycięskiego Wodza Narodu w walkach o wolność Ojczyzny — jest uroczystym Świętem Niepodległości.

Art. 2. Dzień 11 listopada jest dniem wolnym od pracy.

Art. 3. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Prezesowi Rady Ministrów i wszystkim ministrom.

Art. 4. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*
Prezes Rady Ministrów
i Minister Spraw Wewnętrznych:
Sławoj Składkowski
Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*
Minister Spraw Wojskowych: *Kasprzycki*
Minister Skarbu: *E. Kwiatkowski*
Minister Sprawiedliwości: *W. Grabowski*
Minister Wyznań Religijnych
i Oświecenia Publicznego:
W. Świętosławski
Minister Rolnictwa i Reform Rolnych:
J. Poniatowski
Minister Przemysłu i Handlu: *Antoni Roman*
Minister Komunikacji: *Ulrych*
Minister Opieki Społecznej:
Marian Zyndram-Kościałkowski
Minister Poczt i Telegrafów: E. Kaliński

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1937 r. Nr 33, poz. 255).

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552.00, wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 40.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 93865. 29.X.37. 8400.